

# 행복의 여성의 삶을 지원하는 도시공간구조

이선영 (서울시립대 건축학부 교수)

## 1. 머리말

도시공간을 여성을 비롯한 사회적 약자의 도시에 대한 권리라는 잣대로 보는 시각은 현재 선진국을 중심으로 넓게 공유되고 있으며 이러한 변화의 중심에 여성의 삶의 질에 대한 논의가 있다. 도시 공공영역의 대표적 사용자를 남성으로 인식하는 전통적 시각을 벗어나 여성과 남성의 공공공간에 대한 차별화된 이용방식과 요구를 제대로 인식하게 될 때 도시공간은 비로소 진정한 공공성을 가질 수 있다. 도시를 구축하는 중요한 결정에 남성과는 다른 일상을 보내는 여성이 배제되었다는 사실과 사회의 인프라를 녹인 도시의 틀은 쉽게 변화할 수 없다는 사실이 공적 영역에서의 삶이 일상화된 오늘날의 도시공간에서 여성이 어려움을 겪게 되는 중요한 요인이 되고 있는 것이다.

더 많은 도시의 구성원에게 바람직한 방향의 변화를 이끌어내야 하는 도시계획정책은 구성원들의 도시생활에 장애가 되는 사항들을 규명하고 이를 개선하는 문제일 수 밖에 없으므로 궁극적으로는 사회적 배려대상자, 노인과 장애인, 어린이를 포괄적으로 포함하는 도시정책이 도시인구의 반을 차지하는 여성의 평등의 문제를 해결하는 것은 자연스러운 방향이다. 도시공간 내 고달픈 여성의

일상이 결혼과 육아를 기피하는 현상으로 연결되고 가정과 돌봄의 뒷에 걸린 여성들이 생업을 포기할 때 이는 그대로 사회적 손실로 드러난다. 고급 여성인력의 복귀없이 국가의 경쟁력확보가 어렵다는 공공연한 분석은 도시가 어떻게 여성의 일상의 삶을 지원해야 하는가 하는 중요한 결정과 무관하지 않다.

성평등적인 도시공간구조란 여성과 남성의 도시공간에 대한 차별화된 이용방식과 요구를 반영하여, 여성과 남성의 성역할을 반영한 도시공간 배치를 극복하고 다양한 시민의 공간선택 기회를 확장할 수 있도록 조성된 개인, 가족, 일, 커뮤니티 등의 일상생활공간이라 할 수 있다. 그렇다면 어떤 여성을 대상으로 하는 것이 여성의 삶을 지원하는 도시공간인가? 여성이라는 큰 범주에는 라이프사이클과 라이프스타일을 달리하는 너무나도 다양한 개별적인 여성이 포함되어 있다. 남성과 다른 여성의 요구의 실재를 도시계획상 성평등을 위한 전제조건으로 볼 때 어떤 여성이냐의 문제는 더 복잡한 문제를 안고 있으며 서로 다른 라이프스타일과 개인적인 라이프사이클에서 어떤 시점의 어떤 라이프스타일의 여성을 대변하느냐의 문제는 간단하지 않다. 이러한 맥락에서 본 연구는 여성의 관점에서 도시계획상의 현안들을 살

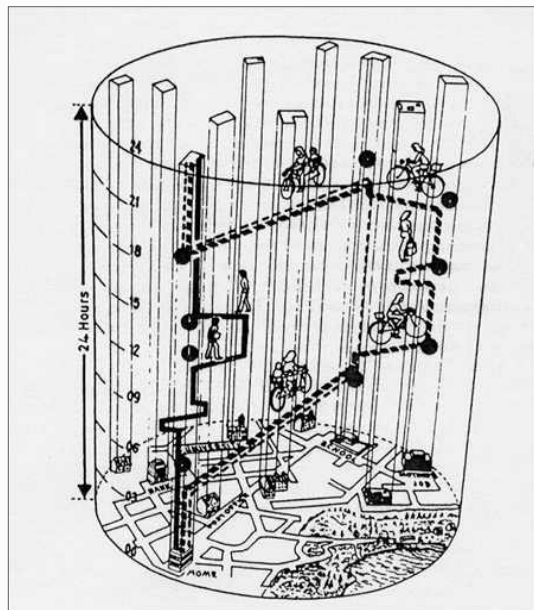
해보고, 라이프사이클과 라이프스타일상의 다양한 상황을 대변하는 여성의 적극적인 참여를 보장하는 공간정책에 대해 논의하고자 한다.

## 2. 여성과 남성의 차별화 된 도시공간이용패턴

일상적인 하루일과를 도시공간과 일대일 대응시키는 작업을 통해 발견되는 도시공간 사용상 여성과 남성의 차이는 왜 도시공간이 여성의 삶을 지원해야 하는지를 그대로 드러낸다. 그림에서 보여주는 바처럼 일터와 집을 단순히 오가는 남성에 비하여 여성은 가족에 대한 돌봄이라는 부수적인 역할을 담당하고 있는 상황에서 집-학교-일-쇼핑-학교-집 등 물리적으로 매일 경험해야 하는 공간들이 다양하고 복잡하다. 이들의 도시를 가로지르는 거리는 더 길고 경험하는 도시공간들은 더 다양하며 이동수단이 제한되어 더 많은 시간과 노력이 들게 될 때 결국 개인의 삶의 일정부분은 희생될 수밖에 없다.

이러한 일상의 이동과 관련된 다양한 도시환경구조가 여성의 삶을 지원할 때 비로소 도시공간정책에서의 성평등 주류화는 가능해 지는 것이다

그렇다면 구체적으로 여성의 일상은 도시 내 어떠한 물리적 공간을 가로지르며 경험하는 것일까? 여성의 일상과 도시 내 물리적 공간의 연관관계를 영국의 도시계획 보고서에서는 몇 개의 사안으로 정리한 바 있다. 먼저 경직된 토지이용계획의 문제가 있다. 주거지역과 업무지역을 분리시키는 토지이용계획과 정책은 여성의 이동성에 가장 치명적인 영향을 준다. 둘째, 여성은 보육시설, 학교, 직장, 판매시설과 관련된 일상적인 이동으로 인하여 활동반경이 남성에 비하여 훨씬 더 복잡한데 여성이 남성의 2배 이상 아이의 등하교에 책임을 갖기 때문이다. 셋째, 버스를 이용한 이동의 75%는 여성승객이다. 일과시간중 개인차량을 사



<그림 1> Gillian Rose, Women and Everyday Space, Feminism & Geograph

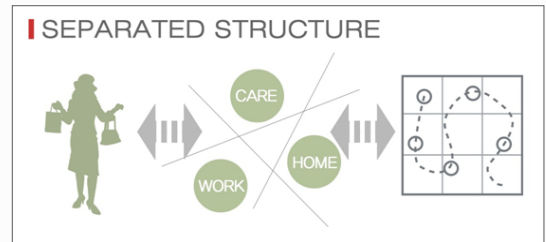
용할 수 있는 여성은 30%에 불과하다. 넷째, 대중교통수단의 미비와 직장 가까운 위치의 보육시설과 판매시설의 부족은 여성의 노동시장진입에 장벽으로 작용한다. 마지막으로, 밤 시간 외부공간에서 혼자 있는 여성은 특히 도심과 임대주택에서 남성에 비하여 안전에 더 취약하게 느낀다.(Royal Town Planning Institute. 2007). 여성과 남성의 차별화된 요구를 수용하는 도시계획은 다음과 같은 기본적인 사항을 만족해야만 하는 것이다.

- 여성의 이동패턴을 지원하는 대중교통 노선
- 공공공간의 야간 안전에 대한 확보
- 지역적 판매시설, 보육시설 등에 대한 지원
- 지역적인 고용기회증대-복합개발의 증가
- 여성대상 고용, 직업훈련, 여가에 대한 보장
- 경제적 개선기회의 증가
- 포괄적 사회보장프로그램의 효율성 지원

### 3. 여성의 관점에서 본 도시계획 현안들

남성위주의 도시계획이 도시 내 대부분의 여성들에게 불이익을 주고 있다는 연구결과는 남성 대비 여성경제활동인구의 숫자나 돌봄이 필요한 나이대의 자녀를 키우고 있는 여성의 파트타임 고용의 비율, 궁극적으로는 여성의 참정권 비율까지 고려할 때 더 이상 소수의 주변적인 그룹으로 범주화될 수 없다는 사실을 확인하여 주고 있다. 그럼에도 불구하고 많은 경우 도시정책과 관련된 현안들은 기존의 도시계획상의 중심이 되어온 경제활동 중인 장년층 남성을 제외한 모든 다른 인적 구성 -어린이, 노인, 장애인, 다인종정책 중 여성 그룹을 최하의 우선순위를 가지는 그룹으로 다루어왔다는 것이 가장 문제가 되고 있다.

성평등한 도시계획은 선진국에서 이미 선택의 문제가 아니며 개인의 문제를 넘어 이미 다양한 사회기반시설에서 기본적으로 충족되어야 하는 사항이 되고 있다. 다양한 신체조건에 대한 공간적인 배려를 담을 수 있는 유니버설 개념이나 CPTED와 같은 보편적 공간설계의 가치가 다룰 수 없는 여성이라는 관점의 도시계획상의 현안들은 다양한 분야에서 논의가 되고 있으며 이를 개관하면 다음과 같은 키워드로 집약될 수 있다. zoning(Zoning)과 관련된 토지이용계획, 도시복합용도개발, 지속가능한 도시교통정책, 도시재생, 도시주거정책, 도시계획과정 참여를 위한 거버넌스 구축 등이 성평등과 관련한 주요주제이며 젠더 문제를 고려하지 않은 일반적인 정책은 여성의 도시에 대한 권리에 큰 영향을 줄 수 있다<sup>1)</sup>.



<그림 2> 토지이용계획상 분리된 도시공간과 여성의 일상활동

인구의 반이 여성이고 이들이 어린이, 노인, 장애인 등 다른 소외된 인적 그룹을 대변한다면 이는 사회의 대다수의 요청이라고 보는 것이 타당하고 이들의 차별화된 요구에 대처하는 것이 지금까지 진행되어온 도시계획상의 오류를 개선하는 중요한 지렛대 역할을 할 수 있을 것으로 보인다.

### 4. 성평등 도시공간구성의 원칙

82

근린의 일상성이 여성의 삶을 결정하는 현실에서 이러한 근린이 돌봄과 일, 일과 여가의 병행을 가능하게 하는 구조인지의 여부, 이러한 도시구조가 대중교통수단을 통하여 도시의 일자리, 여가를 위한 어메니티가 있는 외부와 소통이 되느냐의 문제가 가장 기본이 된다. 결국 이러한 근린의 규모를 어떻게 분절하여야 스케일이 적절한가, 여성의 삶이 기반을 두게 되는 주거비용이 개인의 경제적 수용량을 넘지 않는가, 생업과 주거를 잇는 교통수단은 다양하며 부담가능한가, 생업과 돌봄의 동시성은 해결되는가, 이 네트워크 속에서 일상이 운용되기 위한 안전은 보장되는가의 문제가 얹혀 있다. 이를 물리적인 계획으로 바라보면 다음과 같은 몇 개의 현안으로 요약될 수 있다.

1) Clara Greed et. al, Report on gender auditing and mainstreaming, 2002. 영국에서는 성평등에 대한 성취를 평가하고자 평가툴(www.lg-employers.gov.uk)을 개발하여 도시계획을 진정성 있게 개선하고자 하는 많은 나라들이 참조하고 있다. 이 보고서는 유럽의 맥락에서 성주류화의 문제를 도시시각에서 현실적으로 분석한 것으로 도시계획전반에서 성주류화에 장애가 되는 요소들을 폭 넓게 다루고 있음.

- 광역도시의 생활권이 대중교통수단의 결절점을 중심으로 하는 TOD로 네트워크화 되어 있는가?
- TOD로 개발된 대중교통시설의 결절점에 일상의 지역활동 허브로서의 커뮤니티서비스가 적절히 통합되어 있는가?
- 이러한 지역활동 허브와 개별의 주거들이 시간대에 제약없이 안전망을 통하여 연결되어 있는가?
- 이러한 안전망내의 다양한 주거들이 여성가장을 포함한 구성원의 경제적 부담범위에 들어올 수 있는가?

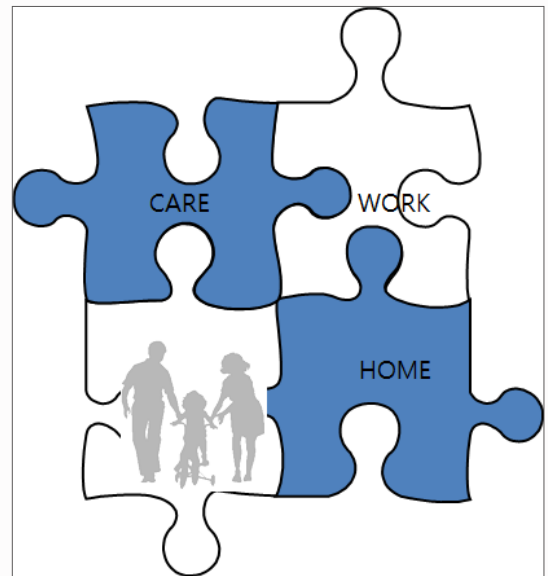
결국 이러한 현안이 성평등 도시계획으로 연결되기 위해서는 도시의 개발계획이 자본주의의 논리로 지배되어 있느냐, 삶의 질을 고려하느냐의 문제로 연결되고 이러한 결정의 단계에 거버넌스의 의사결정단계상 성평등의 원칙이 깔려있느냐의 문제로 귀착된다. 성 주류화의 담론 없이는 대중교통수단 결절점에 대한 물리적 접근성과 편리성은 상업적인 시설들에 독점될 가능성이 있으며 지나치게 과밀화된 개발전략은 커뮤니티 서비스 허브로서의 성격을 유지하지 못하는 거대한 입체 공간으로 구현되어 일상과는 괴리를 만들게 되기 때문이다. 따라서 이를 구체화 할 수 있는 도시계획의 성평등성을 검증하는 것이 필요하며 이를 실현할 수 있는 다음의 원칙들을 함께 제시한다.

### 일과 생활통합 (integration)

- 기존의 토지이용계획에 기반을 둔 도시계획은 일이 있는 도심과 주거가 있는 교외를 구분하면서 공공영역의 남성과 사적영역의 여성을 분리하므로 도시에 대한 기본적인 권리, 즉 일이 있고 이를 통하여 생업을 유지하며 일상을 구가한다는 도시민의 기본적인 전제 내에서 여성이 일과 생활을 동시에 유지할 수 있도록 이를 재편하는 작업이 필요하다.

- 일과 생활의 통합은 일과 돌봄을 병행할 수 있는 공간구조의 구축을 통하여 가능한 바 이는 관련된 시설 및 공간으로의 이동거리를 최소화하여 도시 내 수많은 공간을 넘나들어야 하는 여성의 일상이 이를 고려한 인프라 내에서 영위될 수 있도록 지원되어야 한다.

- 도시공간은 돌봄 활동을 지원하는 공간계획으로 재편되어야 하며, 집약적인 교통노드와 안전한 네트워크로 연결되는 커뮤니티 허브를 통하여 다양한 일상 활동 공간이 연계되도록 콘텐츠를 기획하여야 한다.



<그림 3> 여성의 일상을 지원하는 통합된 도시 인프라.

### 열린 커뮤니티 (Access)

- 여성이 일과 생활을 동시에 유지하는 데에 있어 커뮤니티를 통한 지원은 필수불가결한 조건이므로 열린 커뮤니티 서비스의 접근성을 강화시켜 언제 어디라도 쉽게 접근하여 필요한 지원을 받을 수 있도록 공간구조의 재편이 필요하다.

- 커뮤니티 내 생활을 지원하는 개별시설이 흩어져 있어서는 이동상 효율성이 떨어지며 돌봄을

위한 동반인이 함께 움직이게 되는 시민의 경우 개인차량이 없다면 이용이 불가능하므로 일정거리 내에 시간에 구애받지 않고 가능한 수단으로 접근할 수 있는 집중된 공간계획이 필요하다. 반경500m 정도 근린 규모로 분절된 다양한 커뮤니티 서비스를 집중시켜 커뮤니티 허브를 구성하되 공동체 활성화 공간이 마련되어 다양한 활동과 정보가 공유되어야 한다.

### 생활안전 (Safety)

- 여성은 남성에 비하여 더 많은 도시 내 공간을 넘나들며 일과 돌봄이라는 일상을 유지하게 되는 특성을 가진다. 특히 정규직에 편입되지 못하는 여성들은 안전의 사각지대에서 이동하게 되거나 개인차량을 가지지 못한 경우가 대부분으로 대중교통수단의 운영의 혜택을 못 받게 되는 경우가 많다.

- 커뮤니티허브와 교통의 노드를 통합하는 계획을 통하여 일상생활의 안전성을 강화할 수 있는 공간 구조로 재편하여야 하며 Public Eye를 통한 자연감시가 오픈 스페이스 뿐만 아니라 일상의 이동 중에 항상 적용되어야 한다. 또한 물리적 지리적 환경의 안전문제뿐만 아니라 심리적 환경의 안전문제까지도 고려하는 생활안전의 개념을 확보하여야 한다.

### 이동성 (Mobility)

- 일과 생활이라는 일상의 영위를 위해서 도시의 많은 공간을 가로지르는 여성은 장소와 시간에 관계없이 이동의 연속성이 확보되어야 한다. 특히 출퇴근시간과 관계없는 파트타임직을 가지는 비율이 높은 여성에게 있어 본인이 사용가능한 교통수단에 제한이 많은 특수성으로 인하여 예측 불가능한 다양한 교통수단의 연결을 지원하여야 한다.

- 도보, 자전거, 버스, 지하철, 자동차 등 다양한 요구를 반영하는 교통시스템이 시간대에 구애받

지 않고 서로 무리 없이 안전하게 연결되어야 하고 커뮤니티 허브 간에 이러한 이동성의 연계가 필히 보장되어야 한다.

### 다양성 (Diversity)

- 도시에 대한 여성의 권리와 요구는 나이, 직업유무, 혼인여부, 장애유무, 동거가족 및 주거의 종류 등에 따라 다양하며, 도시공간을 이용하는 이러한 여성의 다양성과 시민의 다양성을 유연하게 예측하는 도시계획이 필요하다.

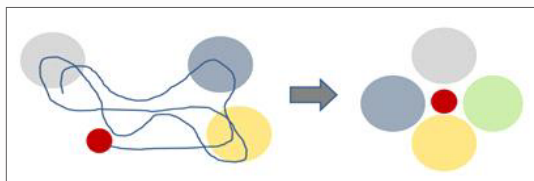
### 참여와 제도 (Participation & system)

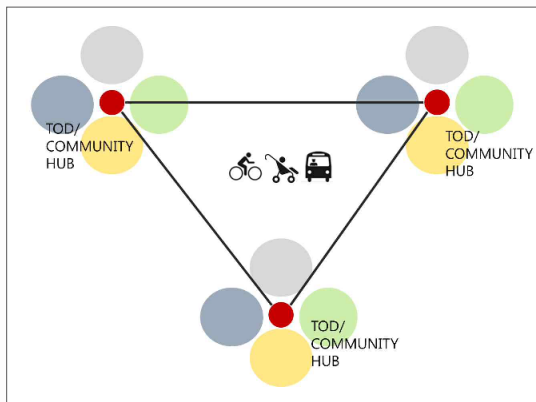
- 여성과 시민의 다양성을 수용하기 위해서는 도시와 관련한 정책결정에 여성과 다양한 계층의 참여가 증진되어야 하는 바 다양한 라이프사이클과 스타일을 고려한 계획이 이루어지기 위하여 도시공간 정책결정과정에서 이들의 참여와 소통을 보장하는 시스템이 구축되어야 한다.

## 5. 여성의 삶을 지원하는 필수 공간전략

### Community Service Hub의 구성: 집중의 원칙

여성의 일상적인 요구를 해결할 시설들이 한 장소에 모여 원스톱으로 이루어지기 위해서는 다음과 같은 구성이 필요하다. 이는 요건에 부응할 수 있는 근린주구내 초등학교시설과의 연계도 고려 대상이 된다.





### Community Service Hub의 연계: 네트워크의 원칙

주거지 근린에서 뿐만 아니라 일터에서도 이러한 서비스가 가능하기 위해서는 서비스 허브가 교통의 노드에 마련되어 일정거리마다 구성되는 네트워크계획이 필요하다.

이러한 허브들은 버스/지하철등 대중교통수단, 보도, 자전거, 자동차로 모두 연결될 수 있어야 하며 이용시간대에 제약이 없어야 하고 이동에 안전성이 확보되어야 한다.

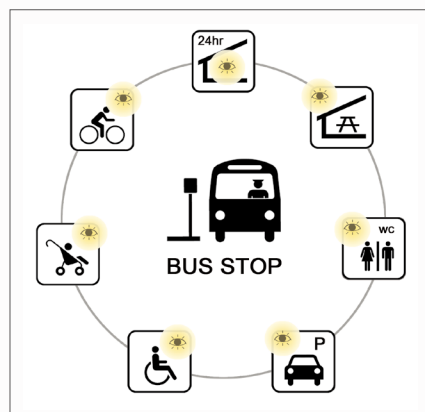
### 이동을 위한 교통 결절점의 필수요건: 안전존

여성이 일상에서 노드에서 노드로 이동하는 경우 이동상의 오아시스에 해당하는 안전존이 필요하다. 이러한 안전존의 요건은 항상 사용가능한 확장실, 자전거 유모차로 연계 가능한 렌탈구역, 일시적으로 휴식 가능한 벤치등이 구비하여야 한다.

### 이동동선상의 필수요건: 자연감시

안전한 도시환경의 일상적 영위를 위해서는 범죄예방설계(CPTED)를 적용시킨 시설배치와 이동동선의 전략적 배치가 필요하다. 생활가로 상에 가시적인 활동들을 활성화시키고 이로 인하여 공공의 시선(public eye)이 존재할 때 도시공간의

안전성이 높아지므로 시설들은 시간대별로 이용에 끊어짐이 없도록 안전성에 도움이 되는 시설들을 집약하여 배치하는 것이 바람직하다.



## 6. 여성친화계획기준과 물리적 계획원칙과의 관계

여성친화도시의 주요 기준인 안전성, 접근성, 편리성, 쾌적성에 입각하여 구체적으로 도시환경을 구성하는 단계에서 6가지 물리적 계획원칙들이 상호 연계성을 가지고 있다(표1 참조). 이러한 기본원칙의 연계관계를 통해 여성친화도시와 일반 도시계획과의 차이점과 특이사항이 설명될 수 있다.

실제로 세종시 2-2 생활권을 여성특별설계구역으로 정하고 여성친화계획기준으로 설계한 후, 30대 취업주부의 공간이용 시나리오를 통한 시뮬레이션 및 공간이용 비교분석한 결과 다음과 같은 효과가 나타났다.

- 시설의 집약배치로 공간 이동 동선 길이가 두드러지게 줄어드는 효과가 나타남
- 공공시설에서 제공하는 다양한 서비스와 공간 이용이 결합되어 공간 이용 편리성 증대: 점심시간

표 1. 여성친화계획기준과 물리적 계획원칙과의 관계

구분	안전성	접근성	편리성	쾌적성
분절	생활편의시설 및 공공시설이 생활권내 배분되어 접근이 용이함에 따른 심리적 안전성 확보	생활편의시설의 생활가로상의 분산배치로 인한 주거지에서의 접근성 강화	시설의 분산배치로 주거지에서의 가시성확보 및 접근성증대를 통한 이용 편의	가로경관의 스케일다움을 통한 시각적 쾌적성 확보
저층화	저층화에 따른 생활가로변상가의 연속성으로 가로이용 활성화에 따른 안전성 강화	가로변에서 이용시설로의 직접접근으로 접근성 극대화	지하주차와 엘리베이터 이용 최소화를 통한 편의성 제고	건물의 저층스케일을 통한 시각적 위압감 완화
혼합	운영시간이 다양한 시설의 혼합배치로 가로 및 공공시설의 지속적인 안전성 확보	이용 필요시설의 동일지역 및 건물 내 배치로 시설접근성 극대화	다중이용에 따른 편리성 확보	다양한 액티비티의 수용으로 사용자의 만족감 증대
자연적 감시	학교 내 커뮤니티시설 가로변 배치를 통한 가로활성화 및 가로변 24시간시설 설치를 통한 야간의 안전성 강화	교통 결절점 배치에 따라 통행량 증가로 인한 자연감시 기회 증대	교통수단 결절점과 24시간시설의 근접 배치로 야간 시 시설이용에 편리	가로변시설의 투시성 확보로 가로의 활성화 및 쾌적성유도
중첩	버스정류장과 24시간시설 중첩 및 학교내 커뮤니티시설의 중첩으로 공공공간의 안전성 증대	동일 공간내 다중이용시설을 통한 다양한 활동 및 일처리로 접근성 극대화	-일정 공간 범위내일처리를 통한 이동불편 최소화 -교통수단(BRT 버스, 자전거) 연계 배치	동일 장소 내 최단거리이동, 실내이동 등을 통한 쾌적성 극대화

- 아이의 진료는 아동픽업 서비스로 해결되며, 불필요한 주차와 승차를 반복하는 문제는 드라이브인 시설의 구역 내 배치로 해결
- 이는 [도서관, 보육시설, 초등학교, 노모픽업  
→ 통합시설형 초등학교(보육시설,도서관)]로 동선단축, [문구점 → 드라이브인 문구점]으로 각각 공간의 위치 변경 및 통합으로 인한 변화임
  - 이런 공간 변화는 저녁준비시작시간을 40분 단축시켜 시간 여유가 생김
  - 이런 공간 변화는 [업무 중 점심시간 활용 큰아이의 병원진료를 위한 이동(12:30~2:00)  
→ 아동픽업서비스]로 1시간 30분 시간 여유가 생김



## 〈참고문헌〉

- 김대년·신혜경·이경희·최재순·홍형욱 편역. 1995. 『여성의 삶과 공간환경』. 한울아카데미.
- 김양희·김경희·류연규·장운선·권선필·문태훈·이춘아·최경숙·이영세·문경희, 2008, 『여성이 행복한 도시 만들기』, 행정중심복합도시건설청.
- 린다 맥도웰. 2010, 여성과 공간 연구회 옮김. 『젠더, 정체성, 장소』. 한울아카데미.
- 이선영·김혜란·류전희·박성신·이원아. 2006. 『여성친화도시 서울: 방향과 과제』. (사)여성건설인 협회.
- 질리언 로즈. 2011. 정현주 옮김. 『페미니즘과 지리학』. 한길사.
- 한국여성건설인협회, 2003, '여성이 살기좋은 도시 건설' 세미나 자료집.
- Clara Greed et. al. 2002. Report on gender auditing and mainstreaming.  
<http://www.rtpi.org.uk/media/6340/Gender-Mainstreaming-Toolkit-Case-Studies-and-Pilots-2002-.pdf>.
- Jaeckel, Monika and Marieke van Geldermalsen, 2005, Gender Sensitive Urban Planning, Urbanisim & Gender. A necessary vision for all. Barcelona, April 27th and 29th, <http://monikajaeckel.com/wordpress/wp-content/uploads/2009/08/15b-principles-of-gender-sensitive-urban-planning.pdf>.